

## ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA KOPRIVNIČKIH UGLJENOKOPA, KOPRIVNIČKI BREGI (1945.-1952.)

### RAILWAY INFRASTRUCTURE OF KOPRIVNICA COAL-MINE IN BREGI (1945-1952)

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv

Marulićev trg 21

HR-10000 Zagreb

slajnert@arhiv.hr

Primljeno/Received: 17. 9. 2011.

Prihvaćeno/Accepted: 25. 10. 2012.

Rad ima dvije pozitivne recenzije

Izvorni znanstveni rad

Original scientific paper

UDK/UDC 332.1(4)(497.5-3 BREGI)

#### SAŽETAK

*Članak o željezničkoj infrastrukturi Koprivničkih ugljenokopa, Bregi temelji se isključivo na proučavanju arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu i Arhivu Jugoslavije. U članku je obuhvaćen period od završetka 2. svjetskog rata, pa sve do kraja ožujka 1952. Riječ je o periodu administrativnog socijalizma s jakom centralizacijom svih političkih, privrednih i društvenih funkcija. S obzirom na činjenicu da je težište stavljeno na brzu industrijalizaciju zemlje, najveći administrativni aparat razvio se upravo na području privrede. Stvaranjem nove države transport je bio jedan od kritičnih problema u rudnicima pod rukovodstvom Ministarstva industrije i rudarstva Narodne Republike Hrvatske. Uprava Koprivničkih rudnika postojala je, odnosno započela je s poslovanjem 1. listopada 1945. U mjesecu kolovožu 1950. Koprivnički ugljenokopi Bregi imali su ukupno 3 parne lokomotive, od toga 2 ispravne, 1 neispravnu benzinsku i diesel lokomotivu vani, 183 vagoneta, od toga 175 ispravnih, 6 vagoneta prevrtača i 20 vagona prevrtača-istresača, od toga 17 ispravnih. Krajem ožujka 1952. sveukupno je u željezničkom prometu Koprivničkih ugljenokopa Bregi bio 1 službenik i 39 radnika.*

**Ključne riječi:** Koprivnički ugljenokopi Bregi, rudarska željeznička infrastruktura, Generalna direkcija za ugalj Vlade Narodne Republike Hrvatske

**Key words:** Koprivnica coal-mine Bregi, coal-mine railway infrastructure, People's Republic of Croatia General directorate for coal-mining

#### UVOD

Ovaj članak o željezničkoj infrastrukturi Koprivničkih ugljenokopa, Bregi (1945.-1952.), temelji se isključivo na proučavanju arhivskoga gradiva<sup>1</sup> koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu i Arhivu Jugoslavije. Članak je napisan isključivo u skladu s arhivističkim uzancama. Poglavlje koje prikazuje upravnu povijest Koprivničkih ugljenokopa, Bregi usklađeno je s elementima Međunarodne

<sup>1</sup> Arhivsko su gradivo zapisi ili dokumenti koji su nastali djelovanjem pravnih ili fizičkih osoba u obavljanju njihove djelatnosti, a od trajnog su značenja za kulturu, povijest i druge znanosti, bez obzira na mjesto i vrijeme njihova nastanka, neovisno o obliku i tvarnom nosaču na kojem su sačuvani, vidi Zakon o arhivskom gradivu i arhivima, *Narodne novine. Službeni list Republike Hrvatske* (Zagreb). 105(1997).

arhivističke norme ISAAR (CPF).<sup>2</sup> Riječ je o suvremenoj arhivističkoj metodologiji za opis neke institucije.

Drugi, najznačajniji dio članka koji govori o željezničkoj infrastrukturi, u skladu s arhivističkom praksom kronološki navodi predmetne dokumente bez ulaženja u bilo kakve interpretacije i valorizacije, koje su ostavljene čitateljima. Naime, arhivisti kao informacijski stručnjaci nisu zaduženi za interpretaciju izvora, već samo za njihov prikaz, dok je valorizacija ostavljena čitateljima, odnosno korisnicima arhivskoga gradiva.

Članak obuhvaća period od završetka 2. svjetskog rata, pa sve do kraja ožujka 1952. Neposredno nakon toga proglašeni su Uredba o usklađivanju propisa republičkih organa državne uprave iz oblasti privrede s novim privrednim sistemom<sup>3</sup> i Ustavni zakon o osnovama društvenog i političkog uređenja Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) i saveznim organima vlasti.<sup>4</sup> Riječ je o periodu administrativnog socijalizma s jakom centralizacijom svih političkih, privrednih i društvenih funkcija. S obzirom na činjenicu da je težište stavljeno na brzu industrijalizaciju zemlje, najveći administrativni aparat razvio se upravo na području privrede.

### UPRAVNA POVIJEST KOPRIVNIČKIH UGLJENOKOPA, BREGI (1945.-1952.)

Uprava Koprivničkih rudnika postojala je, odnosno započela je s poslovanjem 1. listopada 1945. Iz toga razloga spomenuta Uprava nije imala nikakvih vlastitih poslovnih knjiga od toga datuma pa unatrag. Prilikom formiranja te Uprave u njezin sastav ušli su rudnici Bregi<sup>5</sup>, Glogovac, Javorovac, Petrovdol, Rasinja i istražni radovi Zorka u Subotici. Od prijašnjih uprava pojedinih rudnika zapisnički je komisijski preuzeta s danom 30. rujna 1945. pokretna i nepokretna imovina. Prilikom preuzimanja nije se moglo ustanoviti opće imovinsko stanje tih rudnika, jer isti nisu bili ažurni s poslovnim knjigama ili knjige uopće nisu posjedovali.<sup>6</sup>

Rješenjem Vlade NRH br. 11075/1946. od 16. rujna 1946., poduzeća: »Bregi«, »Javorovac«, »Glogovac« i »Petrovdol«, spojeni su u novo poduzeće republikanskog značaja pod nazivom: Koprivnički rudnici, Bregi. Poduzeće se nalazilo pod administrativno-operativnim rukovodstvom (AOR) Zemaljske uprave za ugljen Ministarstva industrije i rudarstva.<sup>7</sup>

Ukazom Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ br. 1764 od 21. prosinca 1948. Koprivnički rudnici Bregi određeni su za poduzeće općedržavnog značaja. Navedeno poduzeće predano je 31. prosinca 1948. na upravljanje Generalnoj direkciji uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ u Zagrebu.<sup>8</sup>

<sup>2</sup> ISAAR (CPF), *Međunarodna norma arhivističkoga normiranoga zapisa za pravne i fizičke osobe te obitelji*, Priredilo Ad hoc Povjerenstvo za norme opisa, Pariz, Francuska, 15.-20. studenoga 1995. (konačna verzija koju je odobrilo Međunarodno arhivsko vijeće, Zagreb, 1999., kao i ISAAR (CPF), *Međunarodni standard arhivističkoga normiranoga zapisa za pravne i fizičke osobe i za obitelji (Drugo izdanje)*, Međunarodno arhivsko vijeće, Sarajevo, 2004.

<sup>3</sup> *Narodne novine. Službeni list Narodne Republike Hrvatske* (Zagreb). 55(1952).

<sup>4</sup> *Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije* (Beograd). 3(1953).

<sup>5</sup> Rudnik Bregi (bivši vlasnik tvrtka Mirna d.d.) konfisciran je presudom Vrhovnog suda NRH br. 384/1946. od 23. ožujka 1946., vidi Hrvatski državni arhiv (dalje: HR HDA) 1160. Generalna direkcija za uglj u Narodne Republike Hrvatske – Zagreb (1950.-1952.), svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis ur.br. 5081-Z-46.

<sup>6</sup> HR HDA 365. Republički zavod za društveno planiranje Socijalističke Republike Hrvatske (1945.-1980.), Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>7</sup> HR HDA 279. Predsjedništvo vlade Narodne Republike Hrvatske – Zagreb (1945.-1953.), spis ur.br. 11075/1946. Bivši vlasnik rudnika Javorovac bila je tvrtka Mirna d.d., a rudnika Glogovec i Petrovdol – Državni erar, vidi HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis ur.br. 5081-Z-46.

<sup>8</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis ur.br. 11269/2/1948.

Dana 14. veljače 1949. Generalna direkcija ugljena za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ u Zagrebu odlučila je da se naziv: Koprivnički rudnici u Bregima zamijeni s novim nazivom: Koprivnički ugljenokopi u Bregima.<sup>9</sup>

Poduzeće Koprivnički ugljenokopi Bregi osnovani su rješenjem Vlade FNRJ br. 10324/49. od 24. studenoga 1949. i to fuzijom bivših Koprivničkih ugljenokopa i bivšeg rudnika Gradskog narodnog odbora Zagreb-Mišulinovac<sup>10</sup>. Poduzeće je imalo pogone: Mišulinovac, Glogovac i Bregi.<sup>11</sup>

Rješenjem Vlade FNRJ br. 10325/49. od 24. studenoga 1949., stavljeno je poduzeće: Rudnik lignita Mišulinovac u Mišulinovcu pod AOR Generalne direkcije uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ. Istim rješenjem spojen je Rudnik lignita Mišulinovac u Mišulinovcu s Koprivničkim rudnicima uglja pod novim nazivom: Koprivnički rudnici uglja sa sjedištem u Bregima.<sup>12</sup>

U svezi Uredbe o ukidanju generalnih direkcija uglja za NR Srbiju, Hrvatsku, Sloveniju i Bosnu i Hercegovinu, a na prijedlog ministra-predsjednika Komiteta za ugalj Vlade FNRJ, Vlada FNRJ u Beogradu donijela je 23. veljače 1950. Rješenje o predaji rudarskih preduzeća opštedržavnog značaja Vladi NR Hrvatske. Državno privredno poduzeće općedržavnog značaja: Koprivnički rudnici uglja, Bregi, predani su Vladi Narodne Republike Hrvatske sa svim osnovnim i normiranim obrtnim sredstvima. Generalna direkcija uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ razdužila se za cjelokupni iznos godišnjeg planskog zaduženja za koji se zadužio novi administrativno-operativni rukovodioc ovog poduzeća koji je odredila Vlada NRH.<sup>13</sup>

Rješenjem Vlade NRH o određivanju administrativno-operativnog rukovodstva rudarskim poduzećima od 19. lipnja 1950., gore navedenom ugljenokopu određena je za administrativno-operativnog rukovodioca Generalna direkcija za ugalj Vlade NRH u Zagrebu.<sup>14</sup>

## ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA KOPRIVNIČKIH UGLJENOKOPA, BREGI

Dana 28. rujna 1945. sastavljen je u Subotici-Tomekovica kod rova Mađarić Tušek na Ugljeniku Zorka zapisnik o primopredaji Ugljenika od vlasnika Mađarić-Tuška upravitelju Koprivničkog sektora. U rovu je bio ugrađen kolosjek širine 500 mm dužine 60 metara i jedna skretnica. Po niskopu je bio ugrađen kolosjek dužine 17 metara, a osim toga ležalo je u jami 5 komada tračnica dužine 20 metara. Od ušća rova do jalovnika ugrađen je kolosjek dužine 48 metara. Na jalovniku je ležalo i neugrađeno 14 komada tračnica po 5 metara dužine, ukupno 70 metara. Na cesti kod pilane Tušek ležalo je neugrađeno 81 komad tračnica od 5 metara, 5 komada tračnica od 6 metara, 3 komada od 7 metara, ukupno 456 metara. Ove su tračnice navodno bile pozajmljene od rudnika Kamenik-Lepavi-

<sup>9</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis b.b. od 24. veljače 1949.

<sup>10</sup> Prema popisu inventara Gradskog ugljenokopnog poduzeća Mišulinovac, Zagreb, Trg Republike 1/I od 3. veljače 1948., od uređaja za otpremu i prijevoz, poduzeće je imalo: 1 lokomotivu na plinsko ulje, tvornice Demag od 4,5 tone, širine kolosjeka 600 mm, 1 benzinsku lokomotivu, tvornice Benz od 3,5 tone, širine kolosjeka 600 mm, 37 komada jamskih kolica, željezne konstrukcije sa željeznim košarama sadržaja 0,6 m<sup>3</sup>, širine kolosjeka 600 mm, 12 komada jamskih kolica (neupotrebljive), 38 komada prijevoznih kolica za vanjski promet, željezne konstrukcije sa željeznim košarama, sadržaja 1,00 m<sup>3</sup>, širine kolosjeka 600 mm, 2500 m industrijskog kolosjeka od tračnica 9 kg/m, širine kolosjeka 600 mm od revira Manduševac do željezničke stanice Mišulinovac, 423 m kolosjeka, širine 600 mm od Kurovice do Mišulinovca, 275 m ugrađenog kolosjeka 600 mm širine od tračnica 7 kg/m za manipulaciju na površini pred rudnikom. Od jamskog inventara poduzeće je imalo 392 m jamskog kolosjeka širine 600 mm, profila tračnica 7 kg/m, vidi HR HDA 365, Inventari lokalnih rudnika u Hrvatskoj, 1947.-1948., inv. br. 1166.

<sup>11</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, Pravila o organizaciji i poslovanju poduzeća: Koprivničkih ugljenokopa Bregi.

<sup>12</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis ur.br. 10325/49.

<sup>13</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei sa podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 26, Ivanečki rudnici, spis br. 734/50/2.

<sup>14</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl: Registracija. Vidi također i HR HDA 279, spis ur.br. 8410/1950., kutija br. 204.

na. Na rudniku su se nalazila jedna jamska kolica bez prednje stijene, jedna jamska kolica bez kotača, jedna ispravna jamska kolica i jedno postolje za niskop. Sve ugrađene i neugrađene tračnice bile su rabljene i od 7 kg/m.<sup>15</sup>

U svezi primopredaje Rudnika Bregi od tvrtke Mirna d.d.<sup>16</sup> na Koprivničke ugljenike, navedeni rudnik pregledan je 24. rujna 1945. o čemu je u kancelariji Uprave Koprivničkih ugljenika u Bregima sastavljen 30. rujna 1945. i zapisnik. Nakon ponovno započetog rada na rudniku, u mjesecu svibnju 1945., rudnik je raspolagao samo s malim brojem radnika, pa nije mogao pristupiti obnavljanju cijele ranije otvorene jame. Prijevoz ugljena uzduž fronte do odvoznog smjernog hodnika vršen je pomoću specijalnih otkopnih kolica. Na svakoj fronti od cca 30 metara bilo je zaposleno u jednoj smjeni prosječno 7 ljudi računajući vozača koji je tovario ugljen u jamska kolica i ista otpremao najviše do duljine 300 metara od otkopa. Od ukupno 7 zaposlenih radnika na otkopu bila su obično 4 kopača, 1 pomoćnik i 2 vozača. Jamski kolosjeci bili su redovito uzdržavani s 2 radnika dnevno. Otprema s otkopa do glavnog rova vršena je ručno, po glavnom rovu, te vani do separacije konjem. Daljnja otprema od separacije do utovarne stanice u Bregima vršena je samoistovaračima sadržine 2500 kg i pomoću parne lokomotive po industrijskoj pruzi duljine 4 km. Na dan 30. rujna 1945. na rudniku je zatečeno 111 radnika i 40 zarobljenika.

Zemljišta na kojima su bili izgrađeni rudnički uređaji i postrojenja bili su vlasništvo bivše Imovne općine Đurđevačke s kojom je poduzeće Mirna d.d. imalo zakupni ugovor za predmetna zemljišta.

Prema inventaru Rudnika Bregi (Mirna d.d.) od 30. rujna 1945., stanje željezničke infrastrukture bilo je sljedeće:

**Jama:**

3270 metara ugrađenih tračnica 7 kg/m, 2186 metara ugrađenih tračnica 9 kg/m, 1000 metara ugrađenih tračnica 7 kg/m, 680 metara ugrađenih tračnica 9 kg/m, 652 metra neugrađenih tračnica 7 kg/m, 149 metara neugrađenih tračnica 9 kg/m

21 komada skretnica, 1 komad križne skretnice

50 komada drvenih kolica za ugljen, 6 komada drvenih kolica za ugljen, 37 komada željeznih kolica za zemlju, 12 komada željeznih kolica za zemlju

9 komada cicki za drvo

**Na dvorištu i u otvorenim spaljenim skladištima:**

1 benzinska lokomotiva 982 i 6092 Wien, Budapest (stara i neuporabiva)

**Pruga vani (separacija):**

511 metara pruge nad separacijom

14 komada običnih skretnica i 2 komada križnih skretnica

**Pruga pod separacijom:**

422 metra ugrađene pruge, 191 metar pruge od činovničkog stana do kuće br. 1

9 komada pomoćnih skretnica, 1 komad skretnice kod kuće br. 1

**Jalovnjak:**

483 metra ugrađene pruge, 50 metara rezervnih neugrađenih tračnica

<sup>15</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>16</sup> Poduzeće Mirna, ugljenokopno d.d. Zagreb protokolirano je 20. veljače 1919., vidi Compass, Finanzielles Jahrbuch 1940., Gegründet von Gustav Leonhardt, Jugoslawien, Dreiundsiebzigster Jahrgang, Compassverlag, Wien 1940., LXXIII., str. 393. Na dan 31. prosinca 1939. poduzeće Mirna d.d. Bregi imalo je tri lokomotive, i to serije: 162, 5583 i 9866, vidi HR HDA 136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb (1918.-1941.), spis pov.ur.br. 14 od 8. siječnja 1940., Podaci o lokomotivama, podnašanje izvještaja, u predmetu pov.ur.br. 52 od 27. siječnja 1941., kutija br. 104. Poduzeće Mirna, ugljenokopno d.d. konfiscirano je presudom Okružnog narodnog suda za grad Zagreb od 10. prosinca 1945., br.Kz. 597/45., vidi HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216. Poduzeće Mirna, ugljenokopno d.d. iz Zagreba proglašeno je, Rješenjem Okružnog suda za grad Zagreb od 29. kolovoza 1947., ratnim dobitnikom za iznos ratne dobiti od 4,756.700 dinara, time da je bilo dužno platiti na ime kazne od 15% iznos od 713.505 dinara u korist Fonda za obnovu zemlje i pomoć postradalim krajevima, vidi HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

1 komad željeznih kolica, 8 komada željeznih kolica za zemlju

**Industrijska željeznica Ugljenika Bregi:**

1 lokomotiva 162, Maschinenbau A.G. Breitfeld Danek Blansko, izgrađena godine 1918., ogrjevnna površina 19,32 m<sup>2</sup>, 12 atm., maksimalna brzina 20 km/sat, 3 vezne osovine, težina prazne lokomotive 7900 kg, a u službi 10500 kg

1 lokomotiva Borsig iz Tvornice A. Borsig-Berlin Tegel, izgrađena godine 1917., ogrjevnna površina 18,5 m<sup>2</sup>, 15 atm., maksimalna brzina 20 km/sat, 3 vezne osovine, težina prazne lokomotive 9600 kg, a u službi 12000 kg

1 lokomotiva 5583 iz Tvornice Lokomotiv Fabrik G. Sigel Wiener-Neustadt, broj kotla 5583, broj lokomotive R-III C-204, izgrađena godine 1918., ogrjevnna površina 16,4 m<sup>2</sup>, 12 atm., 3 vezne osovine u demontiranom stanju

50 komada samoistovarača, od toga 10 komada s kočnicama

3 komada platona za jamsko drvo, 1 komad platona za prijevoz alata

2 komada željeznih cicki za drvo, 3 komada osobnih cicki

1 kiper za šljunak

1 mostna vaga za 5000 kg

4000 metara položene pruge od Bregi do ugljenika Glogovca

515 metara položene pruge: ogranak od ložione za stovarište drva

102 metra položene pruge: ogranak na ložionu

113 metara položene pruge: ogranak kraj vage

92 metra položene pruge: ogranak na rampi

13 komada skretnica.<sup>17</sup>

Prilikom primopredaje Rudnika Javorovac Upravi Koprivničkih ugljenika sastavljen je 30. rujna 1945. predmetni zapisnik.<sup>18</sup> Konstatirano je da se otprema u jami i vani vršila ručno u jamskim kolica od 500 kg. Od željezničke infrastrukture, Rudnik Javorovac imao je: 8 komada drvenih jamskih kolica, 2 komada željeznih jamskih kolica, 2 komada prevrtača (kipera), 1 komad cicke, 1532 metra tračnica položenih u jami, 57 metara nepoloženih tračnica, 378 metara tračnica položenih vani, 71 metar tračnica nepoloženih vani.<sup>19</sup>

Prilikom preuzimanja ugljenokopa Glogovac s Petrovdolom (bivši vlasnik: Državna rudarska uprava, Glogovac) Upravi Koprivničkih ugljenika u eksploataciju načinjen je 30. rujna 1945. i njihov popis imovine. Od željezničke infrastrukture, navedeni ugljenici imali su:<sup>20</sup>

**Područje Glogovac:**

800 metara tračnica u jami od 5 kg (ukupno 4000 kg)

4 komada željeznih vozića, 15 komada drvenih vozića, 1 okretaljka

3680 metara tračnica od 7 kg (ukupno 25760 kg)

6 komada skretnica

21 komad samoistovarača

1 komad osobnih kolica (cicka)

2 komada željeznih kolica za drvo

**Područje Petrovdol:**

6 komada kolica

1348 metara tračnica od 7 kg (ukupno 9436 metara)

**Područje Jagnjedovac:**

6 komada jamskih kolica

<sup>17</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>18</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>19</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>20</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.



3 komada skretnica  
1 okretaljka  
1476 metara tračnica

Prilikom primopredaje Rudnika Glogovac od 30. rujna 1945., konstatirano je da se otprema ugljena u jami vršila jamskim kolicima s vozačima, a iz pripremnog radilišta iz dubine izvlačilo se pomoću ručnog vitla. Ručna otprema išla je sve do separacije. Od razredišta do utovarne stanice u Bregima otpremalo se u samoistovaračima po industrijskoj pruzi lokomotivom Rudnika Bregi.<sup>21</sup>



Pogled na rudokop Žlebic  
južno od Koprivnice (kod  
Reke)

Uprava Koprivničkih rudnika u Bregima preuzela je, na temelju rješenja Ministarstva industrije i rudarstva, Odjela za rudarstvo Kb.br. 665-45. i 666-45., a zapisnikom od 30. rujna 1945., u upravu i ekonomsko iskorištavanje rudnik Rasinja u Subotici s njegova tri rudna polja, suvlasništvo nasljednika Crnković iz Subotice, a u tadašnjem zakupu Justine Mikuličić iz Zagreba. Rudnik Rasinja kao vlasništvo nasljednika Crnković nije imao na objektu nikakvih vlastitih naprava, postrojenja ni inventara koji bi bili vlasništvo obitelji Crnković, već su sve što se nalazilo na rudniku izgradili tadašnji zakupnici, koji su eksploatirali rudnik. Uprava Koprivničkih rudnika iskorištavala je rudnik Rasinja od 1. listopada 1945. do 15. svibnja 1946., kada su suvlasnicima vraćena i predana u posjed i iskorištavanje tri rudna polja, i to: Milan, Gizela i Marija.<sup>22</sup>

Dana 27. rujna 1945. prilikom primopredaje Ugljenika Rasinja Koprivničkim rudnicima ustanovljeno je da se otprema ugljena vršila u drvenim kolicima po 500 kg utovarne težine do jalovnjaka, gdje se istresao u veća kolica utovarne težine od oko 2000 kg. Ova su se kolica spuštala sama do razredišta, dok su natrag vučena konjem. Od razredišta do željezničke utovarne postaje Rasinja, otpremao se ugljen običnim kolima po prijevoznicima. Vanjske pruge bile su u lošem stanju.<sup>23</sup>

Prema podacima Uprave Koprivničkih rudnika od 10. veljače 1946., vrijednost industrijske pruge u Bregima izražena u dinarima bivše Kraljevine Jugoslavije iznosila je 820.000 dinara.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>22</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>23</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>24</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

Obustava rada na Ugljeniku Petrovdol izvršena je 15. ožujka 1946. Iz jame je izvučen sav inventar te je isti uglavnom prebačen na Ugljenik Bregi. Prijevoz inventara, uglavnom jamskih tračnica, završavao je u srpnju 1946. Razlozi za zatvaranje Rudnika Petrovdol bili su sljedeći:

1. U Rudniku Petrovdol eksploatiran je sloj lignita debljine oko 1,30 metara. Otvorene količine ugljena iznašale su 18000 tona

2. Rudnik je bio udaljen od najbliže željezničke stanice Koprivnica 9 km, od toga 6 km po slabom šumskom putu, uslijed čega su prijevozni troškovi za ugljen bili jako visoki, a izvoz ovim putem za vrijeme kišnih dana i u zimsko doba uopće nije bio moguć.

3. Rudnik je bio primitivno uređen.

4. Proizvodni zadatak za godinu 1946. iznosio je neznatnih 2500 tona.<sup>25</sup>

Otkopavanje ugljena u jami Ugljenika Glogovac završeno je 30. travnja 1946. te je tim danom prestao rad tog Ugljenika, a radnici su premješteni na Ugljenik Bregi. Zatvaranje te jame kao samostalnog ugljenika bilo je predviđeno u planu rada za godinu 1946. i to s 31. ožujka 1946. pošto je bilo predviđeno da će u tom razdoblju biti iscrpljena jama, a od otvaranja nove jame s već započetim niskopom se je privremeno odustalo iz razloga, što je u neposrednoj blizini te jame postojao Ugljenik Bregi koji je oskudijevao u radnoj snazi, a i imao je uvjete i mogućnosti za razvoj. Time je postignuta koncentracija rada te sve povoljne posljedice koje su iz toga proizašle.

Iz jame je izvučen cjelokupan inventar te je isti prenesen i upotrebljen na Ugljeniku Bregi osim jamskih kolica koja Ugljenik Bregi nije mogao upotrebljavati zbog različite širine kolosjeka. Iz toga razloga su ta kolica stavljena na raspolaganje Zemaljskoj upravi za ugljen radi uporabe na drugim ugljenicima. Ulaz u jamu je zatvoren zarušavanjem rova.<sup>26</sup>

U Bregima je 10. srpnja 1946. napravljena procjena inventara Ugljenika Rasinje. Od željezničke infrastrukture, Ugljenik je imao:<sup>27</sup>

#### **Jama:**

Ugrađena jamska pruga sastojala se od: 1120 metara ugrađenog kolosjeka (2240 metara tračnica od 7 kg/m), 8 komada skretnica, 3 komada željeznih ploča za okretanje 200x100 i 314,8 metara neugrađenih tračnica od 7 kg/m.

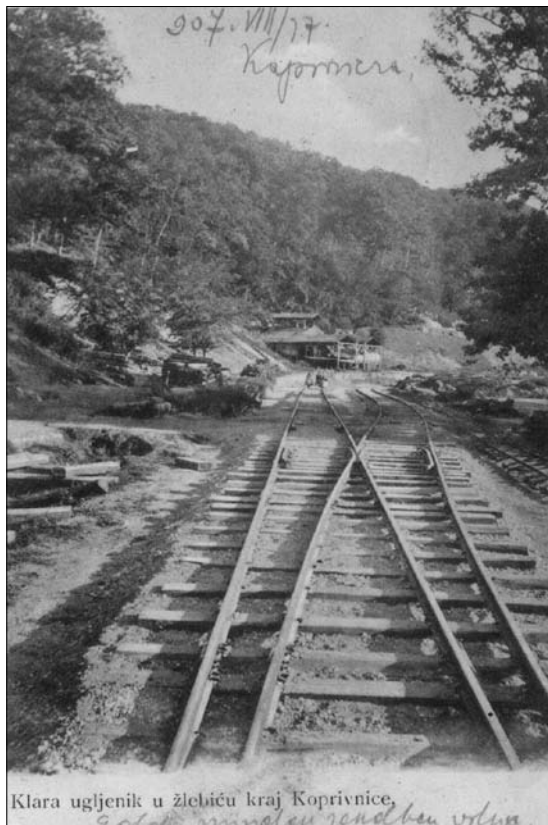
12 komada prijenosnog kolosjeka od 1,3-1,5 metara

1 komad oštećenih otkopnih kolica, 28 komada ispravnih drvenih jamskih kolica od 500 kg sadržine, 1 komad jamskih kolica za prijevoz drva (cicka), 1 komad neispravnih malih jamskih kolica

50 komada neugrađenih tračnica od 7 metara 7 kg/m, ukupno 350 metara

#### **Vani:**

Pruga: 207 metara ugrađenog kolosjeka na jalovnjaku (414 metara tračnica od 7 kg/m, 500 mm), 725 metara ugrađenog kolosjeka od jame do stovarišta kraj ceste (1450 metara tračnica od 7 kg/m, 600 mm)



Klara ugljenik u žlebiću kraj Koprivnice.  
Rudnik u Žlebicu imao je uskotračnu rudarsku željeznicu

<sup>25</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>26</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

<sup>27</sup> HR HDA 365, Koprivnički ugljenokopi, Bregi, inv.br. 1216.

3 komada željeznih vagoneta za vanjski prijevoz za 2-2,5 tona ugljena, 3 komada drvenih vagoneta za vanjski prijevoz za 2-2,5 tona ugljena

1 komad velikih kolica za prijevoz jamskog drva

2 komada skretnica na kolosjeku širine 500 mm, 4 komada skretnica na kolosjeku širine 600 mm

6 komada neugrađenih tračnica od 5 metara, 7 kg/m, 3 komada neugrađenih tračnica od 4 metra i 2 komada neugrađenih tračnica od 2 metra.

Pitomački rudnici u Pitomači nacionalizirani su Ukazom Prezidijuma Sabora NRH od 26. listopada 1946. Kao poduzeće republikanskog značaja nisu nikada bili oformljeni, ali su faktično ušli u sklop Koprivničkih rudnika pod AOR-om Glavne direkcije za ugalj Ministarstva industrije i rudarstva. U kolovozu 1947. obustavljen je rad na Pitomačkim rudnicima, a dio postrojenja toga poduzeća predan je rudnicima, kojima su ta postrojenja bila nužna. Među inim predani su i Koprivničkim rudnicima razni dijelovi osnovnih sredstava. U godini 1948. preuzet je taj rudnik s postrojenjima i inventarom, koji se je u to vrijeme nalazio na rudniku, po Kotarskom narodnom odboru u Đurđevcu i ponovo počeo s proizvodnjom.<sup>28</sup>

Na području Šumskog gospodarstva Bjelovar postojala je industrijska pruga Pitomačko-Črešnjevačkih rudnika<sup>29</sup> koja je izgrađena od mjesta Pitomače do rudnika u gorskom masivu Bilogora. Rudnik je bio pod upravom Ministarstva industrije i rudarstva NRH, Glavnom direkcijom za ugljen-Zagreb. Pošto je rudnik prestajao s radom, Glavna direkcija za ugljen namjeravala je prenijeti postrojenja kao i industrijsku prugu na drugo mjesto. Kako se šumarstvo služilo postojećom industrijskom prugom Črešnjevačko-Pitomačkih rudnika radi izvoza drvnih masa iz Bilogore, te kako je ona još dulji period trebala šumarstvu, bilo je potrebno da se ta pruga ne ukida. Budući da se rudnik u Bilogori trebao likvidirati, tadašnje Ministarstvo poljoprivrede i šumarstva (Šumarstvo) obratilo se pod br. 8867 od 25. lipnja 1947. Ministarstvu industrije i rudarstva-Rudarstvo, da navedenu prugu ne skida već da mu je prepusti. Ministarstvo industrije i rudarstva izvijestilo je Ministarstvo poljoprivrede i šumarstva pod br. 37330 od 30. lipnja 1947. da je sporazumno da se Ministarstvu šumarstva ostavi na raspolaganju industrijska pruga u Pitomači uz uvjet, da ovo Ministarstvo pribavi Glavnoj direkciji za ugljen odgovarajući materijal u šinama, pragovima itd. No, navedeno Ministarstvo nije imalo šinskog materijala niti za svoje potrebe.

Stoga je 10. srpnja 1947. Ministarstvo šumarstva NRH zamolilo Predsjedništvo Vlade NRH da donese odluku, da Ministarstvo industrije i rudarstva – Rudarstvo ostavi na raspolaganje ovom Ministarstvu industrijsku prugu bivših Pitomačko-Črešnjevačkih rudnika u Pitomači, koju je kanilo demontirati i prenijeti na drugo mjesto, budući da rudnik do kog je išla ta pruga nije više trebao raditi. U svojoj predstavi ovo je Ministarstvo izvjestilo Predsjedništvo Vlade da je pripravno da vrijednost ugrađenog šinskog materijala u tu prugu refundira Ministarstvu industrije i rudarstva u novcu ili pak u materijalu kada bi moglo nabaviti taj materijal. Izvoz postojećih drvnih masa iz Bilogore nije bio moguć na drugi način, već jedino šumskom prugom. Tom prugom se je ovo Ministarstvo i ranije služilo u svrhu izvoza drvnih masa iz Bilogore, a ove godine je tu postojeću prugu Glavna direkcija

<sup>28</sup> HR HDA 279, spis ur.br. 20629/1949.

<sup>29</sup> Tvrtka Pitomačko-Črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb protokolirana je 26. rujna 1918. kod Kr. sudbenog stola u Zagrebu pod brojem 20.892 prigodom prijenosa sjedišta društva iz Bjelovara u Zagreb. Dozvolu za rad izdalo je Kr. rudarsko satništvo u Zagrebu pod brojem 53360 pd godine 1904. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu. Poduzeće je osnovano 1904. od raznih manjih poduzetnika, koji su počeli s rudarskim radnjama već krajem 19. stoljeća. Tada je poduzeće radilo u Bilogori u općini Pitomača, srez Đurđevac, vidi HR HDA 597. Industrijska komora (Industrijska komora Zagreb 1938.-1941., Veleobrtna komora Zagreb 1941.-1945., Industrijska komora Zagreb 1945.-1948.) – Zagreb (1938.-1948.), Dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Pitomačko-Črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb, kutija br. 10. Prema drugim izvorima, Pitomačko-Črešnjevački ugljenici su društvo koje je osnovano 1897. pod nazivom: Trojstanski ugljenici dioničarsko društvo. Prema zaključku glavne skupštine od 20. ožujka 1906. društvo je promijenilo naziv u Pitomačko-Črešnjevački ugljenici, vidi HR HDA 163. Banovina Hrvatska. Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb (1939.-1941.), Dosje tvrtke Pitomačko-Črešnjevački ugljenici d.d. Zagreb (1924.-1926.), kutija br. 97.



šumskih gospodarstava produžila za daljnjih 9 km, kako bi mogla ostvariti godišnji proizvodni zadatak. Zamoljeno je Predsjedništvo Vlade, da po ovom predmetu donese konačnu odluku: 1. ili da se ova industrijska pruga dodijeli Glavnoj direkciji šumskih gospodarstava bez ikakve odštete, ili pak 2. da je Glavna direkcija šumskih gospodarstava dužna Ministarstvu rudarstva, tj. Glavnoj direkciji za ugljen predati u naravi odgovarajući materijal u šinama ili protuvrijednost u novcu.

Predsjedništvo Vlade NRH odgovorilo je 26. veljače 1948. da predmet trenutno nije aktuelan, zbog toga što je jedan dio Pitomačkih rudnika još uvijek radio, te se pruga do daljnjega nije planirala prenijeti.<sup>30</sup>

Vlada NRH donijela je 6. kolovoza 1947. Rješenje da se od poduzeća Koprivnički rudnici u Bregima izdvoji dio osnovnih sredstava, koji se sastojao od parne lokomotive Wiener-Neustadt-G. Siegel, br.5582,<sup>31</sup> tipa R. III-C.204, godina 1918., u vrijednosti od 16.548. – dinara i preda poduzeću Ivanečki rudnici u Ivancu.<sup>32</sup>

Uprava Ivanečkih rudnika preuzela je 27. studenoga 1947. od Uprave Koprivničkih rudnika, Bregi, navedenu rabljenu parnu lokomotivu 600 mm, koju lokomotivu je Uprava Ivanečkih rudnika dala na svoj trošak generalno popraviti u Tvornici strojeva »Sila« Zagreb, i koja je tada služila za prijevoz uglja s rudnika Ladanje Dolnje na stanicu Cerje Tužno.<sup>33</sup>

Ministarstvo rudarstva NRH poslalo je 22. prosinca 1948. dopis Koprivničkim rudnicima za najavu tečajeve za rukovaoce parnim i diesel lokomotivama. Da se dokrajče nepotrebni kvarovi na parnim kao i na diesel lokomotivama, uprava navedenog rudnika trebala je pod rukovodstvom svoga strojnog poslovođe organizirati tečajeve zasebno za rukovaoce s parnim a zasebno za rukovaoce s diesel motorima. Navedeni tečajevi bili su obvezatni za svakog rukovaoce vozila, koji se na taj način trebao usavršiti. Tečajevi su trebali početi tokom prvog tjedna u novoj godini 1949.<sup>34</sup>

U svezi prijenosa Koprivničkih rudnika iz nadležnosti republikanskog značaja u nadležnost saveznog značaja, dana 17. siječnja 1949. u Upravi Koprivničkih rudnika u Bregima sastavljen je zapisnik. Rudnike je Generalnoj direkciji ugljena NRH u Zagrebu, odnosno njenom predstavniku Franji Lemaću predalo Ministarstvo rudarstva NRH u Zagrebu po svojim predstavnicima Dominiku Bačaneu, direktoru Koprivničkih rudnika i Eugenu Kuliku, komercijalnom upravitelju Koprivničkih rudnika.

Poduzeće Koprivnički rudnici sastojali su se od pogona Bregi-Stara jama, pogona Javorovac i pogona koji se bavio otvaranjem Nove jame, u Bregima. Sjedište Uprave nalazilo se nedaleko željezničke stanice u Bregima.

Odvoz i prijevoz u Staroj jami Bregi i u Javorovcu vršio se jamskim kolicima ljudskom snagom. Izvoz se vršio električnim jednobubnjastim vitlovima, a u Bregima jedan dio izvoza obavljao se i konjskom snagom. Prijevoz vani je otpao, jer su se separacija u Bregima i stovarište u Javorovcu nalazili neposredno kod izlaza iz jame. Transport u Bregima od separacije do željezničke stanice Bregi, koji je bio dug oko 4 km, vršio se industrijskom uskotračnom prugom širine 600 mm, s vagonetima koje je vukla parna lokomotiva. Postojale su dvije lokomotive težine 10 tona od kojih je jedna bila na popravku i služila je kao rezerva.

<sup>30</sup> HR HDA 279, spis ur.br. 19074/1947.

<sup>31</sup> Riječ je ipak o lokomotivi br. 5583. To potvrđuje i Rješenje Generalne direkcije uglja za NRH br. 1856/50. od 11. srpnja 1950. da se iz osnovnih sredstava Ivanečkih ugljenokopa u Ivancu izdvoji jedna parna lokomotiva marke Siegel Wiener Neustadt, br. 5583, tipa 0-0-0, na tri osovine, težine 20 tona, za kolosjek 600 mm, te je ista prenesena u osnovna sredstva Konjšćinskih ugljenokopa u Donjoj Konjšćini, vidi HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei sa podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl: Ivanečki rudnici, spis ur.br. 18561/50. Također, to potvrđuje i popis lokomotiva Wiener Neustadta, čije podatke mi je ustupio Josef Pospichal iz Beča. I na kraju, zahvaljujem se i Tomi Bačiću na informaciji o navedenoj lokomotivi.

<sup>32</sup> HDA, 1160, svežanj br. 45, Dosjei sa podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis ur.br. 9962/1947. Vidi također i HDA, 279, spis ur.br. 9961/1947.

<sup>33</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei sa podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 26, Ivanečki rudnici, spis br. 8530/1947.

<sup>34</sup> HR HDA 1160, svežanj 2, spis ur.br. 36419/1948.



Željeznička infrastruktura  
rudnika u Glogovcu  
Koprivničkih ugljenokopa u  
Bregima

Transport od Javorovca do željezničke stanice Novigrad bio je dug 8 km, a obavljao se cestovnim kamionima.

Komisija za primopredaju konstatirala je da je nedostajalo oko 60 komada jamskih kolica za kolo-sjek širine 600 mm. Također, postojao je i manjak i potreba za nabavom jamskih lokomotiva radi zamjene ljudske i konjske radne snage. Za izmjenu tračnica na industrijskom kolosjeku Stara jama-željeznička stanica Bregi bilo je potrebno oko 6000 metara tračnica od 12 kg/m. Dotadašnje tračnice na tom dijelu pruge od 9 kg/m trebale su biti upotrebljene u jami. Osim toga bilo je potrebno za planirani razvoj jama još oko 4000 metara tračnica od 9 kg/m. Nedostajalo je oko 20 komada vagoneta (samoistovarivača) sadržine 3-5 tona za transport od Stare jame do željezničke stanice Bregi za kolo-sjek 600 mm. Prema inventaru Koprivničkih rudnika na dan 31. prosinca 1948., stanje željezničke infrastrukture bilo je sljedeće:

#### **Pogon Bregi:**

##### **Vanjska željeznica:**

1 Lokomotiva Borsig od tvornice A. Borsig Berlin, građena 1917., ogrjevna površina 18,5 m<sup>2</sup>, 15 atm., maksimalna brzina 20 km/sat, 3 vezne osovine, težina prazne lokomotive 9600 kg, a u službi 12000 kg. U tome trenutku bila je neispravna, njen kotao bio je na popravku kod Tvornice parnih kotlova u Zagrebu.

1 Lokomotiva Breitfeld Danek, građena 1918., ogrjevna površina 19,32 m<sup>2</sup>, 12 atm., maksimalna brzina 20 km/sat, 3 vezne osovine, težina 8000 kg.

17 ispravnih samoistovarača, 4 neispravnih samoistovarača

2 ispravne cicke za prijevoz osoblja, 3 neispravne cicke za prijevoz osoblja

3 drvenih platona, 2 željezna platona za drvo, 1 platon za prijevoz alata

1 mostna vaga Wiesner za 5000 kg

Položena pruga od Bregi do ugljenika (4000 m), položena pruga: ogranak od ložionice za stovarište drva (515 m), položena pruga od ložionice (102 m), položena pruga kraj vage (113 m), položena pruga na rampi (92 m)

13 komada skretnica

**Na posudbi u Rudniku Ratkovica:** 1 diesel lokomotiva

**Na posudbi u Rudniku Ladanje:** 1 diesel lokomotiva

##### **Uređaji za izvoz i prijevoz jamskog prometa:**

Ugrađena vanjska pruga od glavnog rova do separacije i na jalovnjak, i to: 700 m/7 kg, 606 m/9 kg, 47,5 m/12 kg

17 komada običnih skretnica, 2 komada križnih skretnica, 4 komada skretnica s prebacačem, 23 komada običnih skretnica

1444 metara ugrađenih jamskih pruga, 147 metara neugrađenih jamskih pruga

25 komada željeznih jamskih kolica, 37 komada drvenih jamskih kolica

14 komada ispravnih kipera, 12 komada neispravnih kipera

6 komada željeznih cicki za drvo

#### **Pogon Javorovac:**

Jamski inventar:

1470 metara ugrađenih šina 7 kg/m, 280 metara ugrađenih šina 9 kg/m, 2000 metara ugrađenih šina izvan jame 7 kg/m, 200 metara neugrađenih šina 7 kg/m

14 komada ugrađenih skretnica, 2 komada neugrađenih skretnica

28 komada željeznih jamskih kolica, 4 komada drvenih jamskih kolica.<sup>35</sup>

Direkcija Koprivničkih rudnika Bregi poslala je 24. veljače 1949. Generalnoj direkciji ugljena za NRH podatke za tipizaciju kolosjeka, i to:<sup>36</sup>

Vanjska pruga bila je širine 600 mm, a tračnice su bile težine 12 kg/m. Glavni hodnik kao i uskopi i niskopi bili su širine 600 mm, a tračnice težine 9 kg. Pruge u pripremnim hodnicima bile su širine 600 mm, a tračnice težine 7 kg. Svi pragovi bili su 1,20 m duljine.

Rješenjem Ministarstva rudarstva FNRJ od 25. lipnja 1949., iz osnovnih sredstava Koprivničkih rudnika uglja Bregi izdvojena je jedna diesel lokomotiva marke Gmeinder br. 3604, br. motora 9016, s Bosch pumpom br. 544986 i prenesena na Slavonske rudnike metala i nemetala u Pakracu (AOR Glavne direkcije kemijske industrije NRH).<sup>37</sup>

Prema izvješću Koprivničkih ugljenokopa Bregi o stanju i korištenju mehanizacije za mjesec veljaču 1950., stanje je bilo sljedeće:<sup>38</sup>

1. Lokomotive parne: ukupno 2 komada, od toga 1 ispravna
2. Lokomotive benzinske i diesel u jami: ukupno 1 komad (ispravna)
4. Vagoneti: ukupno 80 komada (ispravnih)
5. Vagoneti prevrtači: ukupno 6 komada, od toga 4 ispravna
6. Vagoni: ukupno 19 komada (ispravnih)

Sektor operativne proizvodnje Generalne direkcije uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ u Zagrebu poslao je 3. ožujka 1950. Sektoru narodne obrane Savezne planske komisije u Beogradu podatke o željeznicama iz rudnika pod njihovom nadležnošću. Što se Koprivničkih ugljenokopa Bregi tiče, stanje je bilo sljedeće:

a) Na Pogonu Bregi Direkcija Koprivničkih ugljenokopa raspolagala je s industrijskim kolosjekom koji je vezao cestu Koprivnica-Novigrad. Služio je isključivo samo za potrebe otpreme ugljena iz ugljenokopa Glogovac na utovarnu stanicu Bregi. Širina pruge bila je 600 mm, a dužina 4 km. Pruga nije bila vezana s državnom željeznicom, već se pretovar vršio u vagone državne željeznice normalnog kolosjeka na stanici Bregi. Postojale su 2 parne lokomotive, jedna marke Borsig od 12 tona, a jedna marke Breitzfeld Danek od 8 tona. Dvotonskih vagona bilo je 10 komada. Zaposleno je bilo 3 strojara, 3 ložača i 3 skretničara. Prosječno opterećenje lokomotive s bruto bilo je 30 tona, a s praznim 10 tona.

<sup>35</sup> HR HDA 365, Zapisnik o prijenosu Koprivničkih rudnika Bregi iz republičkog u savezni značaj s prilogima, godina 1949., inv. br. 1286.

<sup>36</sup> HR HDA 365, Generalna direkcija za ugljen NRH, godina 1949., inv. br. 937, spis ur.br. 1155/49.

<sup>37</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis ur.br. 14612/49.

<sup>38</sup> HR HDA 365, Stanje i korištenje mehanizacije NRH, godina 1950., Generalna direkcija za ugalj NRH, Mjesečni izvještaj o stanju i korištenju mehanizacije za I.-XII. mjesec 1950. – zbirni i po poduzećima, inv.br. 1491.

b) Industrijska pruga Pogona Mišulinovac vezala je ugljenokop s utovarnom stanicom Mišulinovac, gdje se ugljen pretovarivao u vagone državne željeznice normalnog kolosjeka. Širina kolosjeka bila je 600 mm, a dužina pruge 3 km. Postojala je 1 parna lokomotiva marke Benz od 8 tona i 1 benzinska lokomotiva. Vagoneta od 1 tone bilo je 30 komada. Zaposleno je bilo 3 strojara, 3 ložača i 3 skretničara. Pomenute pruge bile su svojina Direkcije Koprivničkih ugljenokopa. U godini 1950. bila je planirana izgradnja pruge normalnog kolosjeka na pogonu Bregi u dužini od 3 km, ali još nije bilo skice za istu. Prosječno opterećenje s bruto bilo je 25 tona, a s praznim 10 tona.<sup>39</sup>

Uvidom u »Zapisnik o primopredaji Koprivničkih ugljenokopa iz nadležnosti saveznog značaja u nadležnost republikanskog značaja od 21. srpnja 1950.«, vidljivo je da je ugljenokop, od željezničkih prijevoznih sredstava, posjedovao sljedeće:<sup>40</sup>

**Industrijski kolosjeci u Bregima:**

Ugrađeno vanjske pruge od glavnog rova do separacije i na jalovnjak, i to:

700 m 7 kg

626 m 8 kg

47,5 m 12 kg

17 običnih skretnica

2 križne skretnice

4 željeznih ploča

4 skretnice s prebačenjem

23 obične skretnice

1517 m ugrađene jamske pruge

155 m neugrađene jamske pruge

**Industrijski kolosjeci u Javorovcu:**

1470 m ugrađenih šina 7 kg

280 m ugrađenih šina 9 kg m

2000 m šina izvan jame 7 kg

14 ugrađenih skretnica

2 neugrađene skretnice

3 plate pokretne ugrađene

4 patent rampe

200 m neugrađenih šina 7 kg

**Industrijski kolosjeci u Mišulinovcu:**

5320 m tračnica u Manduševcu

846 m tračnica u Kurovici

555 m tračnica u Manduševcu

22 skretnice

3992 m ugrađenih jamskih tračnica

12017 m neugrađenih tračnica

982 kg kolnih slogova

**Kolosjeci industrijske željeznice:**

**U Bregima:**

4000 m položene pruge od Bregi do ugljenokopa

515 m položene pruge za ogranak kod ložionice za istovar drva

102 m položene pruge od ložionice

<sup>39</sup> Arhiv Jugoslavije 41. Savezna planska komisija, fascikl br. 268, Sektor operativne proizvodnje Generalne direkcije uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ, spis pov. br. 177/1950. od 3. ožujka 1950. Dokument sam dobio od Slobodana Rosića iz Beograda, na čemu mu zahvaljujem.

<sup>40</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei sa podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, Zapisnik o primopredaji Koprivničkih ugljenokopa iz nadležnosti saveznog značaja u nadležnost republikanskog značaja od 21. srpnja 1950.

113 m položene pruge kraj vage

92 m položene pruge na rampi

13 komada skretnica

**Željeznički vozni park u Bregima:**

1 lokomotiva Borsig od tvornice A. Borsig Berlin, građena 1917., ogrjevna površina 18,5 m<sup>2</sup>, 15 atm., maksimalna brzina 20 km/sat, 3 vezne osovine, težina lokomotive prazne 9.600 kg, u službi 12000 kg.

1 lokomotiva Breitfeld Danek, godina gradnje 1919., površine 19,32 m<sup>2</sup>, 12 atm., brzina 20 km/sat, 3 vezne osovine 60 cm promjera, težine 8 tona.

17 ispravnih samoistovarača

4 neispravna samoistovarača

3 ispravne cicke za prijevoz osoblja

2 neispravne cicke za prijevoz osoblja

3 drvenih platona

2 platona za drvo željeznih

1 platon za prijevoz alata

**Željeznički vozni park u Mišulinovcu:**

1 lokomotiva Benz 27-2 35 B

1 lokomotiva O C O 126 Đuro Đaković

37 jamskih željeznih kolica

38 vanjskih željeznih kolica

17 drvenih vagoneta

4 drvene cicke

228 točkova za vagonete

**Osnovna sredstva van upotrebe u Bregima:**

Neuporabiv stroj lokomobila Volf, 40 HP, br.16894, godina izgradnje 1913., Magdenburg, 12 ampera, uništena frema od križne glave s armaturom za napajanje kotla, vodokazni pokusni pipci, armatura od predgrijača, injektor, pumpa, neki dijelovi demontirani i poslani u Siemens.

1 lokomobil, 60 KS, 12 atm., proizvodnja Henrich Lanz, tvornički broj kotla 23590, normalan kapacitet 40 KS.

**Osnovna sredstva dana na poslugu:**

1 diesel lokomotiva na posudbi u Ratkovici

1 diesel lokomotiva na posudbi u Ladanju

Prema izvješću Koprivničkih ugljenokopa Bregi o stanju i korištenju mehanizacije za mjesec kolovoz 1950., stanje je bilo sljedeće:<sup>41</sup>

1. Lokomotive parne: ukupno 3 komada, od toga 2 ispravne

2. Lokomotive benzinske i diesel vani: ukupno 1 komad (neispravna)

4. Vagoneti: ukupno 183 komada, od toga 175 ispravnih

5. Vagoneti prevrtači: ukupno 6 komada (ispravnih)

6. Vagoni prevrtači-istresači: ukupno 20 komada, od toga 17 ispravnih

Direkcija ugljenokopa Bregi dostavila je 28. veljače 1951. naknadni popis strojeva Generalnoj direkciji uglja NRH u Zagrebu, u kojem se spominje i parna lokomotiva Đuro Đaković, br. 277, kolosjek 600 mm, tip O-C-O, ispravna (dopremljena iz Golubovca).<sup>42</sup>

<sup>41</sup> HR HDA 365, Stanje i korištenje mehanizacije NRH, godina 1950., Generalna direkcija za ugalj NRH, Mjesečni izvještaj o stanju i korištenju mehanizacije za I.-XII. mjesec 1950. – zbirni i po poduzećima, inv.br. 1491.

<sup>42</sup> HR HDA 1160, svežanj br. 18, opći spisi, 4345-4992, godina 1951., spis ur.br. 4453/1951.





Rudarska željeznica odvozila je ugljen od rudnika Velika Črešnjeвица do separacije u Pitomači

Sektor operative Koprivničkih ugljenokopa - Bregi poslao je 31. ožujka 1952. Sekretarijatu Glavne direkcije ugljena za NRH u Zagrebu pregled (shemu) osoblja poduzeća. Pod točkom 3. («Željeznički saobraćaj Bregi») navode se: poslovođa 1, radnici pretovara: muški 25, žene 6, strojovođe 5 i ložači 3. Sveukupno je u željezničkom prometu Koprivničkih ugljenokopa - Bregi bio 1 službenik i 39 radnika.<sup>43</sup>

## ZAKLJUČAK

Sačuvano arhivsko gradivo koje govori o željezničkoj infrastrukturi Koprivničkih ugljenokopa, Bregi u periodu od 1945. do kraja ožujka 1952. izuzetno je obimno i vrlo dobro sačuvano. Jedan od razloga je onodobna stroga centralizacija privrednih funkcija, tako da se svi potrebni podatci mogu pronaći u arhivskom gradivu ondašnjih tijela uprave, kao npr. Generalne direkcije za ugalj Narodne Republike Hrvatske – Zagreb. U posljednje vrijeme u Hrvatskom državnom arhivu u fazi sređivanja je još jedan arhivski fond koji sadrži pravu riznicu podataka o razvoju socijalističke privrede, a to je Republički zavod za društveno planiranje Socijalističke Republike Hrvatske. Između mnogih vrijednih podataka, taj fond sadrži čak i detaljne, analitičke popise cjelokupnog inventara svih relevantnih privrednih poduzeća u Hrvatskoj. Kao što je vidljivo u ovom članku, fond sadrži detaljne inventarne popise željezničke infrastrukture Koprivničkih ugljenokopa, Bregi.

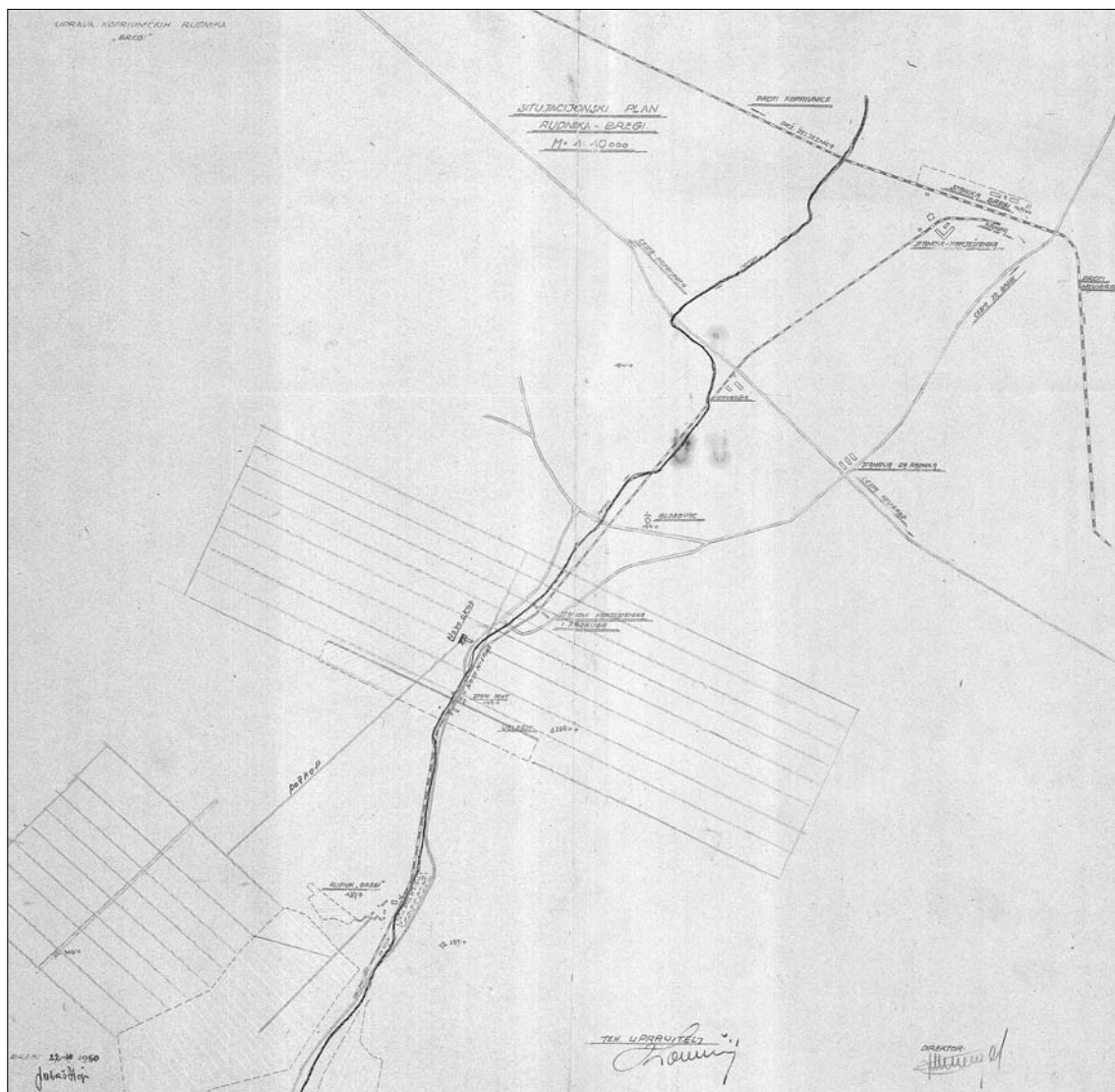
Jedno od nedostataka željezničke infrastrukture rudarskih ugljenokopnih poduzeća, pa tako i Koprivničkih ugljenokopa, Bregi bilo je nadasve loše stanje, odnosno neispravnost, koja je rješavana najčešće popravkom u vlastitoj režiji. Drugi značajan nedostatak predstavljao je manjak prijevoznih sredstava (vagoneta i lokomotiva), tračnica, a ponajprije radne snage. Taj problem riješen je zatvaranjem ugljenika Glogovac i Petrovdol i pripajanjem njihove infrastrukture i ljudstva ugljeniku Bregi. Time je postignuta koncentracija rada te sve povoljne posljedice koje su iz toga proizašle.

## SUMMARY

The article on Koprivnica coal-mine infrastructure is solely based on archive research conducted at Croatian State Archives and Archives of (former) Yugoslavia. The research covers the immediate post-WW II. period until late March 1952. This is an era of a strongly centralized administrative

<sup>43</sup> HR HDA 1160, spis ur.br. 1915/1952.

socialism in all aspects of life – politics, economy and social environment. Since the focus was on rapid industrialization of the country, the largest administration was in the field of economy. The newly emerged post-war country had a critical urgency for transportation system. The mining was organized by the People's Republic of Croatia Ministry of Industry and Mining, so the management of Koprivnica coal-mine organized the operations kick start on 1 October, 1945. In August 1950, they already had 3 steam locomotives (1 gasoline, 1 diesel fuel operated, 1 malfunctioning); 183 wago-nettes (175 of them operational); 6 tumbler carts, 20 wagon tumblers (17 of them operational). By the end of March 1952, railway transport at Koprivnica coal-mine had a total of 1 administrator and 39 miners.



Rudarska željeznica između Glogovca i Koprivničkih bregi